



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (II)
PART II—Section 3—Sub-Section (II)

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 376]

नई दिल्ली, मंगलवार, जुलाई 3, 1990/आषाढ़ 12, 1912

No. 376]

NEW DELHI, TUESDAY, JULY 3, 1990/ASADHA 12, 1912

इस भाग में भिन्न पृष्ठ संख्या दी जाती है जिससे कि यह अलग संकलन के रूप में
रखा जा सके

Separate Paging is given to this Part in order that it may be filed as a
separate compilation

जल भूतल परिवर्तन मंत्रालय

(परिवर्तन पक्ष)

अधिवृत्ता

नई दिल्ली, 3 जुलाई, 1990

का.आ. 537(घ) :—केन्द्रीय सरकार की यह राय है कि मोटरगायन अधिनियम, 1988 (1988 का 59) की धारा 58 की उपधारा (1) के अधीन जारी की गई भारत सरकार के जल भूतल परिवर्तन मंत्रालय की अधिवृत्ता सं. का.आ. 416(घ) तारीख 9 जून, 1989 में विनिर्दिष्ट धाराओं से अधिक भारी भार को, हम आदेश के उपाखण्ड 1 और 2 में विनिर्दिष्ट प्रकार के यानों के लिये उक्त उपाखण्डों के स्तम्भ (2) में की गयी प्रविष्टि में विनिर्दिष्ट परिश्रेण में अनुज्ञात किया जा सकता है :

धन: यह केन्द्रीय सरकार उक्त अधिनियम की धारा 58 की उप-धारा (3) के परन्तुक द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, यह निदेश देती है कि उक्त उपधारा (3) के उपबन्ध उक्त प्रकार के यानों को हम उपनिर्णय के अधीन रहते हुए लागू होंगे कि ऐसे यानों के रजिस्ट्रेशन प्रमाणपत्र में संकलित यान भार और उपाखण्ड 1 और 2

में वर्णित ऐसे यानों की धरियों में से किसी धुरी का रजिस्ट्रीकृत धुरी वजन, जो उक्त उपाखण्डों में विनिर्दिष्ट भार से अधिक नहीं है, दर्ज किया जा सकेगा।

2. यान धुरी भार का शिथिलीकरण जो हम अधिवृत्ता के माध्यम से दिया जा रहा है, केवल रजिस्ट्रीकरण के प्रयोजनों के लिये है और उसका यह अर्थ नहीं लगाया जाएगा कि वह ऐसे वास्तविक संकलनों के लिये यात्रा अनुज्ञात पत्र है जिनके लिये मोटरगायन अधिनियम, 1988 की धारा 66(1) में नियम प्रक्रिया का पालन करना होगा।

3. दिया जा रहा शिथिलीकरण किसी सड़क मार्ग पर इन यानों को स्वतन्त्र रूप से चलाने के लिये परिव्राटकों के लिये साधारण अनुज्ञा के रूप में प्राणहित नहीं है। इन यानों के वास्तविक उपयोग के पक्ष, प्रत्येक मामले में, संबंधित मार्ग/(गों) पर संबंधित भारी परेशनों के संकलन के लिये विनिर्दिष्ट मार्ग अनुज्ञा पत्र सहायण और अन्य राज्य सरकारों, लोक निर्माण विभागों और संबद्ध स्थानीय प्राधिकारियों से परिव्राटकों द्वारा अधिप्राप्त करने होंगे जिनके सम्यक् रूप से सड़क मार्ग और उनकी संरचनाओं की बाबत समुचित सुरक्षा पुनर्विधानियां समाविष्ट की जाएंगी जो यात्रा मार्गों की विस्तृत दशा सर्वेक्षणों पर आधारित होंगी। दशा सर्वेक्षण परिवर्तन परिवर्तकों और संबंधित राज्य लोक निर्माण विभाग/(गों) द्वारा संयुक्त रूप से किया जाएगा।

जहां इसमें राष्ट्रीय राजमार्ग अंतर्भूत है वहां इस मंत्रालय के सड़क पक्ष का सहयोग आवश्यक होगा। अनुकूलतः, दशा सर्वेक्षण किसी ऐसे परामर्शी द्वारा कराया जा सकेगा जो परिवहन और लोक निर्माण विभाग के निकट संपर्क से कार्य करेगा। नीचे उल्लिखित शर्तों का भी अनुपालन किए जाने की अपेक्षा होगी :

- (1) यान का कोई संकलन प्रस्थापित मार्ग की पूर्व दशा/रेटिंग सर्वेक्षण के बिना नहीं होगा और परिवहन द्वारा यात्रा मार्ग (गों) की यातायात-उपयुक्तता के बारे में त्रुटि करने के पश्चात् संबंधित राज्य सरकार अभिकरणों से अनुज्ञापन अभिप्राप्त किया जाएगा।
- (2) दशा सर्वेक्षण पर आधारित यात्रा मार्ग पर कमजोर संरचनाओं, पुलों, पुलियों आदि की सभी कमियों की जिनसे यातायात के निरंतर प्रवाह को प्रभावित करने के साथ-साथ संरचनाओं या अति भार/अति विस्तार परेशनों की सुरक्षा संकटापन्न हो सकती है, पहचान करनी होगी। सभी सर्वेक्षण को ध्यान में रखते हुए ऐसे संकलनों को अनुज्ञात किए जाने के पूर्व परिवहन को अपने खर्च पर आवश्यक सुधार/पूर्वावधानी उपाय करने होंगे। इस संदर्भ में, कुछ संभावित सुरक्षा सुधारक उपाय जिन पर अन्य उपायों के साथ-साथ विचार किए जाने की आवश्यकता है, कमजोर पुलों और पुलियों को मजबूत बनाना/संभालना/पुनर्निर्माण करना, कमजोर संरचनाओं के ऊपर संकलन अनुज्ञात करने के बजाय तल स्तर यथांतरों की व्यवस्था करना, कमजोर पटरियों को मजबूत बनाना, ऐसे यानों की यात्रा गति को नियंत्रित करना, संचलनों को दिन के समय या केवल शुष्क मौसम के दौरान सीमित करना, राशि के दृश्यों के प्रयोजनों के लिये मार्ग दर्शक यानों द्वारा ऐसे संकलनों को विनियमित करना, आदि हैं।
- (3) विभिन्न सड़कों पर लोक निर्माण विभाग/स्थानीय प्राधिकरणों द्वारा नियत भार निबंधनों का आवश्यक रूप से अनुपालन किया जाएगा और ऐसे यानों को सड़कों पर चलाने से पूर्व ऐसे प्राधिकरणों की अनुज्ञा अभिप्राप्त करनी होगी;
- (4) लदे हुए यान को सड़क पर पुलों और अन्य पार निकासी संरचनाओं के ऊपर से गुजरने की अनुज्ञा नहीं दी जाएगी जो उनकी क्षमता से अधिक हों और तल स्तर यथांतरों आदि से नदी/नाले पार करने के लिये, जैसा कि लोक निर्माण विभाग/स्थानीय प्राधिकरणों द्वारा निदेशित किया जाए, परिवहन को स्वयं अपने प्रबंध करने होंगे;
- (5) उन भारी यानों के संचलन के कारण प्रत्यक्ष रूप से या अप्रत्यक्ष रूप से सड़क और सड़क संरचनाओं को हुआ कोई नुकसान राज्य लोक निर्माण विभाग द्वारा निर्धारण के अनुसार परिवहन को पूर्ण रूप से वहन किया जाएगा;
- (6) जिस मार्ग पर चला जाएगा वह पूर्व-निर्धारित होगा और इन भारी यानों के प्रत्येक संकलन की बाबत राज्य लोक निर्माण विभाग/स्थानीय निकायों के संबंधित कार्यपालक इंजीनियर से अग्रिम अनुज्ञा अभिप्राप्त की जाएगी।

- (7) राज्य सरकार लोक निर्माण विभाग किसी ऐसी नुकसान की लिये उत्तरदायी नहीं होगा जो अभिवहन के दौरान यानों अथवा उनकी अंतर्वस्तु के उक्त मिश्रण के परिणामस्वरूप हो;
- (8) यानों की इस अनुज्ञा का दिया जाना राज्य लोक निर्माण विभाग स्थानीय निकायों के स्थानीय अधिकारियों को स्थिति की अभ्यावश्यकताओं पर निर्भर करते हुए और सड़क तथा सड़क संरचनाओं की दशा को ध्यान में रखते हुए उन यानों के संचलन को विनियमित करने से निवारित नहीं करेगा।
- (9) यानों के अग्र भागों को सड़क का से दूरी करके के लिये दिन में लाल झंडे और रात्रि के समय लाल रोशनी जैसी सभी आवश्यक चेतावनी संकेतों की व्यवस्था की जाएगी।
- (10) उक्त यान इस प्रकार चलाए जाएंगे कि यातायात के प्रसामान्य बहाव में कोई रुकावट न हो।
- (11) ऐसी विशेष यात्राओं के लिये गति 10 किलोमीटर/घंटे से अधिक नहीं होगी।
- (12) इन भारी यानों के संचलन के लिये पटरियों की उपयुक्तता तथा विशेष रूप से निर्मित क्षेत्रों में मोड़ों से गुजरने की संभाव्यता, सड़क-चौड़ाई की पर्याप्तता, सीधे निकास की पर्याप्तता का ऐसे भारी यानों के संचलन के पूर्व राज्य लोक निर्माण विभाग के प्रतिनिधियों, परियोजना प्राधिकारियों और यान परिचालकों द्वारा मार्ग सर्वेक्षण द्वारा निश्चित किया जाना चाहिये जिससे कि यदि कोई कमी हो तो उसकी पहचान की जा सके। यह इसलिये आवश्यक है क्योंकि इन यानों की समग्र लंबाई, चौड़ाई, ऊंचाई और लदान असाधारण है। यात्रा मार्ग पर सड़क संरचनाओं का कोई अपेक्षित सुधार परिवहन द्वारा अपने खर्च पर ऐसे कार्यों को कराकर कराना होगा।
- (13) यदि यान का उपयोग महाराष्ट्र राज्य के बाहर किया जाना हो तो ऐसा प्रचालन संबंधित राज्य के लोक निर्माण विभाग/स्थानीय निकायों के पूर्व अनुमोदन से होगा जो पूर्वोक्त वर्णित आवश्यक अग्रिम सर्वेक्षण पर आधारित होगा और ऐसी शर्तों के अधीन रहते हुए होगा जो राज्य सरकार/स्थानीय निकाय, संरचनाओं, सड़कों, पुलों, नालों की सुरक्षा और सड़क का प्रयोग करने वाले सभी व्यक्तियों की सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए निर्दिष्ट करे जिनके बारे में राज्य लोक निर्माण विभाग/स्थानीय निकायों और पुलिस प्राधिकारियों को प्रचालक द्वारा हर बार प्रचालन प्रभावित होने पर सम्यक रूप से सूचित किया जाएगा।

वी. आर. चावहाण, संयुक्त सचिव

[सं० आर टी० 11042/4/89-टी० ए० जी०]

उपाखण्ड—1

वैशिष्ट्य यथा गृहित यान की प्रकार	यू.एल. इन्जन किलोग्राम	जी.बी. इन्जन किलोग्राम	धुरा किलोग्राम	चोड़ाई मि.मी.	लंबाई मि.मी.	ट्रैक्टर और ट्रेलर लंबाई	
						ट्रैक्टर (डी.ए. एफ 2856) मि.मी.	ट्रेलर (डी.ए. एफ 3500) मि.मी.
भारी शुल्क जलयंत्र ट्रैक्टर (एम.ए.टी.एम.) यूनिट टो एच पो गोलबोकर-एन ग्रार 8703	4--	18,000	70,000	17500	3100	6000	14030 14560
भारी शुल्क जलयंत्र ट्रैक्टर (एम.ए.टी.एम.) यूनिट टो एच पो गोलबोकर-एन ग्रार 8153	4--	18,000	70,000	17500	3000	6000	14030 14560
भारी शुल्क जलयंत्र ट्रैक्टर (एम.ए.टी.एम.) यूनिट टो एच पो गोलबोकर-एन ग्रार 8156 (विभाजित डिजाइन)	4--	18,000	70,000	17500	3000	6000	14030 14560
भारी शुल्क जलयंत्र ट्रैक्टर (एम.ए.टी.एम.) यूनिट टो एच पो गोलबोकर-एन ग्रार 8152	6--	27,000	105,000	17500	3000	9000	17080 17560
भारी शुल्क जलयंत्र ट्रैक्टर (एम.ए.टी.एम.) यूनिट टो एच पो गोलबोकर-एन ग्रार 8155 (विभाजित डिजाइन)	6--	27,000	105,000	17500	3000	9000	17080 17560
भारी शुल्क जलयंत्र ट्रैक्टर (एम.ए.टी.एम.) यूनिट टो एच पो गोलबोकर-एन ग्रार 8151	10--	45,000	175,000	17500	3000	15000	23080 23560
भारी शुल्क जलयंत्र ट्रैक्टर (एम.ए.टी.एम.) यूनिट टो एच पो गोलबोकर-एन ग्रार 8154	10--	45,000	175,000	17500	3000	15000	23080 23560

उपाखण्ड—2

मूल गति उत्पादक निम्न वर्णित है:—

वैशिष्ट्य प्रकार	(क)	(ख)
	डी.ए.एफ डी.टी.टी 3500 डी.ओ.टी.ग्रार 42 के. 8004	डी.ए.एफ एन.ए.टी. 1818 डी.के.एम. (हॉलिडी डी) एल.ए.ए.टी.—78 के.एम.—80225 5325
लम्बाई (समग्र)	7.97 मीटर	9.08 मीटर
चोड़ाई (समग्र)	3.48 मीटर	2.48 मीटर
ऊँचाई (समग्र)	3.15 मीटर	2.85 मीटर
सकल लदान भार	47,000 किलोग्राम	32,000 किलोग्राम
अग्र धुरी भार	12,000 किलोग्राम	7,000 किलोग्राम
अक्ष धुरी (ट्रेण्डम) भार	35,000 किलोग्राम	26,000 किलोग्राम
अग्र धुरी	2 पहिए	2 पहिए
पश्च धुरी	2×4 पहिए	2×4 पहिए
स्वामी का नाम:	मैसर्स जे. एम. बक्शा एंड कंपनी, बम्बई।	

MINISTRY OF SURFACE TRANSPORT

(Transport Wing)

NOTIFICATION

New Delhi, the 3rd July, 1990

S.O. 537(E).—Whereas the Central Government is of the opinion that heavier weights than those specified in the notification of the Government of India in the Ministry of Surface Transport No. S.O. 416(E) dated the 8th June, 1989, issued under sub-section (1) of section 58 of the Motor Vehicles Act, 1988 (59 of 1988), may be permitted for vehicles of the type specified in Annexures I & II of this order in the locality specified in the corresponding entry in column (2) of the said Annexures :

Now, therefore, in exercise of the power conferred by the proviso to sub-section (3) of section 58 of the said Act, the Central Government hereby directs that the provisions of the said sub-section (3) shall apply to the said type of vehicles, subject to the modification that in the certificate of registration of such vehicles there may be entered the gross vehicle weight and the registered axle weight of any of the axles of the vehicles described in the Annexure I & II not exceeding the weights specified in the said Annexures :

2. The relaxation of vehicle axle loads being accorded through this notification is only for registration purposes and is not to be construed as route permit for actual movements for which the procedure stipulated in Section 66(1) of the Motor Vehicle Act, 1988, will have to be followed.

3. The relaxation being accorded is not meant as general permission for the transporters to freely move these vehicles along any road sections. Before actual use of these vehicles, in each case, specific route permits for movement of the respective heavy consignments along the concerned route(s) will have to be obtained by the transporter from Maharashtra and the other State Governments, PWDs and concerned Local Authorities, duly incorporating therein adequate safety precautions in respect of the roadway and structures thereon, based on detailed condition survey of the travel routes. The condition survey will be jointly one by the transport operator and the respective State PWD(s). Where it involves National Highways, association of the Roads Wing of this Ministry would be necessary. Alternatively, the condition survey could be got done through a Consultant working closely with the transporter and the PWD. The conditions set forth as under will also require to be complied with :

(i) No movement of the vehicle will take place without prior condition rating survey of the proposed route and a permit being obtained by the transporter from the respective State Government agencies after satisfying the traffic-worthiness of the travel route(s);

(ii) Based on the condition survey, all deficiencies of weak structures, bridges, culverts, etc.

along the travel route, which may jeopardise the safety of structures or over-weight/over-dimensioned consignments, besides affecting the smooth flow of traffic, will be identified. Necessary improvements/precautionary measures in the light of the deficiency survey will be undertaken at the cost of the transporter before such movements are permitted. In this context, some of the possible safety/corrective measures, amongst others, needing consideration could be strengthening/proping-up/reconstruction of weak bridges and culverts, providing bad level diversions instead of permitting movement over weak structure, strengthening weak pavements, control of travel speed of such vehicles, limiting the movement to day time or only during dry weather, regulation of such movements by guide vehicles for purposes of night visibility, etc.

- (iii) Load restrictions on various roads stipulated by the Public Works Department/Local Authorities will be observed as necessary and permission of such Authorities will be obtained before the vehicles are put on the roads;
- (iv) The loaded vehicle will not be allowed to pass over bridges and other cross-drainage structures on the roads beyond their capacity and the transporter will have to make his own arrangements to cross the river/nallahs through bed-level diversions etc. as directed by the PWD/Local Authorities;
- (v) Cost of repairs of any damage to the road and road structures either directly or indirectly due to the movement of these heavy vehicles, shall be borne wholly by the transporters as per the assessment by the State PWD;
- (vi) The route to be followed shall be pre-determined and advance permission shall be obtained from the concerned Executive Engineer of the State PWD/Local Bodies regarding each movement of these heavy vehicles;
- (vii) The State Government/PWD shall not be responsible for any damages that may be sustained either by the said combination of vehicles or their contents consequent during the transit;
- (viii) The grant of this permission to the movement of these vehicles does not prevent the local officers of the State PWD/Local bodies from regulating or stopping the movement of these vehicles depending upon the exigencies of the situation and having regard to the condition of the road and road structures.
- (ix) All the necessary warning signals such as red flags in the day time and red light in the night time shall be provided to indicate the extremities of the vehicle clearly.

- (x) The said vehicles shall be moved without any hindrance to the normal flow of traffic.
- (xi) For such special trips, the speeds shall not exceed 10 Kms/hour.
- (xii) The fitness of pavement for the movement of this heavy vehicles as well as the feasibility of negotiating the curves especially in built up areas, sufficiency of road width, sufficiency of vertical clearance should be decided upon, prior to the movement of these heavy vehicles, through a route survey by the representatives of the State PWD, Project authorities and the vehicle operators so as to identify deficiencies if any. This is because the overall length, breadth, height and leading of these vehicles are abnormal. Any needed improvement of the road net-

work along the travel route will have to be got done by the transporter undertaking such movements at its own cost.

- (xiii) In case the vehicle is to be used outside the State of Maharashtra, such an operation will be with the prior approval of the concerned State PWD/Local Bodies based on necessary advance surveys as mentioned above and subject to such conditions as the State Government/Local Bodies may specify for the safety of structures, roads, bridges, culverts and with due regard to safety to all road users, for which the State PWD/Local Bodies and the police authorities will be kept duly informed by the operator, every time the operations are affected.

[No. RT-11042/4/89-TAG]

B. R. CHAVAN, Jt. Secy.

ANNEXURE—I

Type of vehicle with chassis number	U.L.W.	G.V.W.	AXLE	WIDTH	LENGTH	Overall Length of Tractor & Trailer	
						Tractor (DAF 2826)	Tractor (DAF 3500)
	Kgs.	Kgs.	Kgs.	mm	mm	mm	mm
Heavy Duty Hydraulic Tractor (M.A.T.M.) Unit THP 4— Goldhofer—Nr. 8703	18,000	70,000	17,500	3,000	6,000	14,080	14,560
Heavy Duty Hydraulic Tractor (M.A.T.M.) Unit THP 4— Goldhofer—Nr. 8153	18,000	70,000	17,500	3,000	6,000	14,080	14,560
Heavy Duty Hydraulic Tractor (M.A.T.M.) Unit THP 4— Goldhofer—Nr. 8156 (split design)	18,000	70,000	17,500	3,000	6,000	14,080	14,560
Heavy Duty Hydraulic Tractor (M.A.T.M.) Unit THP 6— Goldhofer—Nr. 8152	27,000	1,05,000	17,500	3,000	9,000	17,080	17,560
Heavy Duty Hydraulic Tractor (M.A.T.M.) Unit THP 6— Goldhofer—Nr. 8155 (split design)	27,000	1,05,000	17,500	3,000	9,000	17,080	17,560
Heavy Duty Hydraulic Tractor (M.A.T.M.) Unit THP 10— Goldhofer—Nr. 8151	45,000	1,75,000	17,500	3,000	15,000	23,080	23,560
Heavy Duty Hydraulic Tractor (M.A.T.M.) Unit THP 10 Goldhofer—Nr. 8154	45,000	1,75,000	17,500	3,000	15,000	23,080	23,560

1760 GI/90-2

ANNEXURE—II

The prime movers are described below :—

	(A)	(B)
Mark	DAF	DAF
Type	ETT 3500 DOTR42	NAT 2826 DKS (DKTD)
Chassis No.	K08004	LAAT-78KS-00225325
Length (overall)	7.97 metres	8.08 metres
Width	3.48 metres	2.48 metres
Height	3.15 metres	2.85 metres
Gross Laden weight	47,000 Kgs.	32,000 Kgs.
Front Axle Weight	12,000 Kgs.	7,000 Kgs.
Rear Axle (Tandem) Weight	35,000 Kgs.	26,000 Kgs.
Front Axle	2 Wheels	2 Wheels
Rear Axle	2 × 4 Wheels	2 × 4 Wheels
Name of the Owner	M/s J.M. Baxi & Co, Bombay.	